

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Roger Deneys, Irène Buche, Marie
Salima Moyard, Christine Serdaly Morgan,
Lydia Schneider Hausser et Jacqueline Roiz*

Date de dépôt : 8 février 2011

Proposition de motion

Renforçons la sécurité routière grâce à une meilleure complémentarité entre transports publics et vélos : pour que les vélos puissent être transportés dans les trams en dehors des heures de pointe

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'attrait qu'exerce le centre-ville de Genève sur les jeunes et les moins jeunes en termes d'animations nocturnes;
- les risques que fait courir la consommation excessive d'alcool en cours de soirée aux conducteurs et passagers de véhicules motorisés, mais aussi à l'ensemble des usagers de la voie publique ;
- les dangers que courent notamment les jeunes en circulant à vélo de nuit sur les grands axes routiers ;
- l'absence d'itinéraires cyclables continus et sécurisés entre le centre-ville et les communes périurbaines ;
- la difficulté qu'ont les parents accompagnés d'enfants en bas âge de faire de grands trajets à vélo seulement en site propre ;
- les vertus écologiques et sanitaires incontestables de l'usage de la bicyclette ;
- la nécessité d'encourager le report modal pour les personnes qui le peuvent afin d'éviter l'engorgement définitif de notre agglomération ;
- l'extension du réseau de trams genevois ;

- la possibilité qu’ont les cyclistes d’emprunter les trams avec leur vélo en dehors des heures de pointe dans la plupart des grandes villes suisses et européennes ;
- l’actuelle impossibilité réglementaire totale qu’ont les cyclistes genevois d’emprunter les trams avec un vélo ;
- le nombre important de tués sur les routes genevoises ces dernières années ;
- l’alternative sûre et écologique aux moyens de transports motorisés qu’offre une bonne complémentarité entre transports publics et vélo, notamment pour les personnes venant de la périphérie

invite le Conseil d’Etat

à mettre sur pied avec les TPG un projet autorisant le transport des vélos dans les trams en dehors des heures de pointe, selon une base expérimentale ou définitive.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Zürich, Bâle, Berne, Copenhague ou Strasbourg, les grandes villes dans lesquelles les cyclistes ont la possibilité d'emporter leur petite reine avec eux, lorsqu'ils effectuent un trajet plus conséquent en transport public à forte capacité tel que tram ou métro, ne manquent pas !

Cette possibilité offerte aux cyclistes n'est évidemment pas envisageable aux heures de pointe, mais elle l'est tant pour les heures creuses de la journée que pour les soirées.

Pourtant, à Genève, cette possibilité n'existe actuellement pas, les TPG n'autorisant que très marginalement le transport des vélos dans ses véhicules. Le site Web des TPG (www.tpg.ch) indique ceci :

Puis-je voyager avec un vélo ?

Oui, à certaines conditions.

Les vélos repliés rendus peu volumineux et assimilables à des bagages à main sont admis et transportés gratuitement à bord des véhicules pour autant qu'ils ne causent aucune gêne aux autres voyageurs.

Les vélos non pliables peuvent être transportés dans les véhicules TPG les samedis, dimanches et jours fériés, sur toutes les lignes régionales - A à Z – et uniquement sur celles-ci.

Ainsi le transport des vélos dans les trams n'est pas autorisé à Genève, ni en heures creuses, ni en soirées.

Cette situation est pourtant préjudiciable à la sécurité des jeunes. Il n'est en effet pas rare de voir des jeunes se rendre en soirée au centre-ville pour y profiter des diverses formes d'animations qui s'y déroulent, alors même qu'ils ne disposent pas de véhicules motorisés, notamment en raison de leur âge.

L'accompagnement par un conducteur plus âgé dans un véhicule motorisé est certes une solution, mais elle comporte aussi des risques, notamment en raison de la consommation d'alcool ou d'autres substances illicites qui accompagnent les soirées festives des jeunes et des moins jeunes.

L'usage exclusif des transports publics est aussi une solution, même si elle présente justement un certain nombre d'inconvénients, notamment aux

plus jeunes, car l'offre est plus limitée en soirée, notamment au niveau des fréquences, et que certains endroits de fête peuvent être relativement mal desservis : il n'est donc pas rare qu'une soirée commencée en arrivant en transports publics se poursuive ensuite ailleurs et implique le recours à un transport motorisé dans le véhicule d'un conducteur tiers, avec tous les risques que cela peut impliquer lorsque la soirée se prolonge (consommation d'alcool ou d'autres substances ; comportements à risque liés aux excès de vitesse, etc.).

Ainsi, pour des jeunes habitants à l'extérieur de la ville, la possibilité d'utiliser à la fois les trams sur les grands axes de circulation pour atteindre rapidement et sans danger le centre-ville et ensuite le vélo pour se déplacer de façon plus commode au centre-ville – notamment en raison de la présence des aménagements cyclables plus abondants, à défaut d'être parfaits – est relativement opportune, tant en termes d'indépendance que de sécurité ou de coûts.

Au demeurant, les bonnes habitudes se prenant tôt, il est raisonnable d'encourager les jeunes à recourir plutôt à des modes de transports doux lorsqu'ils sortent, notamment au regard des statistiques qui montrent que les accidents de la route sont la principale cause de mortalité des jeunes de 10 à 24 ans (10% des décès de cette tranche d'âge et même 14% pour les garçons !). Ainsi, en septembre 2009, l'Organisation Mondiale de la Santé pointait le problème et les médias suisses et genevois relayaient l'information, la TSR écrivant notamment :

« Les accidents de la route sont la première cause de mortalité parmi les jeunes de 10 à 24 ans dans le monde. Selon une étude de l'OMS publiée vendredi dans la revue scientifique britannique «The Lancet», le suicide, la violence, les infections respiratoires, la tuberculose et le sida viennent ensuite.

L'enquête, la première de ce type, révèle que 2,6 millions de jeunes de dix à vingt-quatre ans décèdent chaque année sur un total de 1,8 milliard d'individus dans cette tranche d'âge, représentant 30% de la population mondiale.

Décès évitables

La plupart des causes de décès chez les jeunes sont évitables, souligne l'Organisation mondiale de la santé (OMS). »

Laisés pour compte « Les jeunes sont en pleine transition entre l'enfance et l'âge adulte, mais ils sont souvent laissés pour compte. Les résultats de

cette étude montrent à l'évidence que, pour aider les jeunes, des investissements sont nécessaires, non seulement dans le secteur de la santé, mais aussi dans les domaines de l'éducation, de l'aide sociale, des transports et de la justice », a commenté M^{me} Daisy Mafubelu, sous-directrice de l'OMS en charge de la santé familiale.

La route et le suicide en cause

Les accidents de la route sont à l'origine de 10% des décès, dont 14% chez les garçons et 5% chez les filles. Le suicide est la seconde cause de décès (6,3% du total), devant la violence (6%), qui touche surtout les garçons (9,2%).

En donnant la possibilité aux jeunes en âge de sortir seuls de se déplacer à la fois en transports publics et en vélo, nous leur permettons de conserver une grande autonomie, tout en renforçant leur sécurité : l'attrait de « liberté » que prennent ensuite les transports motorisés en raison de leur souplesse et de leur vitesse s'en trouve réduit.

Il faut aussi relever que cette possibilité est également attrayante pour les parents de jeunes enfants qui habitent en périphérie car elle leur permet de rejoindre le centre-ville avec les transports publics tout en conservant une mobilité écologique de proximité grâce au vélo. Commerces, visites médicales et autres activités pratiquées au centre-ville sont ainsi accessibles de façon saine et efficace, sans encombrer inutilement le réseau routier genevois qui est déjà saturé.

L'extension du réseau de trams genevois, y compris au niveau transfrontalier, doit nous inciter à offrir des solutions de mobilité modernes, telles qu'il en existe dans la plupart des autres grandes villes européennes et sans problème particulier : la limitation de la possibilité de transporter un vélo aux heures creuses de journée et aux soirées est raisonnable et pertinente, sans que cela ait d'ailleurs de conséquences néfastes sur le confort des autres passagers voyageant aux heures en question dans la mesure où le nombre de vélos transportés est faible, le cycliste préférant quand même a priori se déplacer à vélo.

L'expérience des autres réseaux de transports publics où le transport est autorisé devrait permettre au Conseil d'Etat et aux TPG de trouver une solution appropriée aux besoins des Genevois-e-s, jeunes et moins jeunes, qui privilégient la mobilité douce.

Il semble opportun d'envisager également l'évolution des pratiques genevoises actuelles vers celles qui se pratiquent avec succès dans la plupart

des autres grandes villes suisses et européennes selon différents scénarii, notamment en envisageant la mesure à titre expérimental, transitoire, sur une durée déterminée et susceptible d'indiquer à son terme au Conseil d'Etat et aux TPG si la mesure induit d'éventuelles séquelles négatives et doit être en conséquence modifiée ou interrompue.

Au vu de ce qui précède, nous remercions Mesdames et Messieurs les Députés de bien vouloir accueillir positivement cette motion.